Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/4946
31. 03. 76

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rawe, Dr. Jobst, Reddemann, Dr. Freiherr Spies von Büllesheim, Lemmerich, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dreyer, Straßmeir, Vehar, Milz, Dr. Stark (Nürtingen) und Genossen – Drucksache 7/4852 –

betr. Folgerungen aus dem Schriftlichen Bericht des 1. Untersuchungsausschusses des 6. Deutschen Bundestages (Drucksache VI/3830)

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 30. März 1976 – L 7/10/7033 Vm 76 (C) – die Kleine Anfrage (Fragen 1 und 2 zusammengefaßt) wie folgt beantwortet:

1. Welche Maßnahmen, Initiativen und sonstigen Folgerungen im Sinne der Kleinen Anfrage vom 3. Mai 1974 (Drucksache 7/2062) sind seit dem 21. Mai 1974 aufgrund des Schriftlichen Berichts des 1. Untersuchungsausschusses des 6. Deutschen Bundestages (Drucksache VI/3830) ergriffen bzw. gezogen worden oder in Kraft getreten?
2. Sind Maßnahmen, Initiativen und sonstige Folgerungen aus dem zu 1. angeführten Schriftlichen Bericht, die nach der Antwort der Bundesregierung vom 21. Mai 1974 (Drucksache 7/2158) am 21. Mai 1974 noch nicht ergriffen bzw. gezogen oder in Kraft getreten, aber in Aussicht gestellt oder in Erwägung gezogen waren, unterblieben?
   Wenn ja, welche und aus welchen Gründen?

Nachstehende Maßnahmen wurden seit dem 21. Mai 1974 getroffen:

a) Personalsituation beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) (RndNr. 681 ff. des Schr. Berichts).

   Dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) wurden trotz angespannter Haushaltslage auch in den Jahren 1974/1975 21 neue Planstellen bewilligt.

   Dabei wurden vor allem die Bereiche Luftfahrtpersonal, technische und flugbetriebliche Überwachung sowie Flugmedizin berücksichtigt.

b) Schulung und Inübunghaltung des Prüfpersonals des LBA. Wünschenswerte Einführung des Systems-Worthiness-Analysis-Program der FAA RndNr. 693 ff., S. 107.

   Die Zusammenarbeit mit der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde FAA in den Jahren 1974/1975 auf den Gebieten der technischen und flugbetrieblichen Überwachung hat sich als

Druck: Thenée Druck KG, 53 Bonn, Tel.: (02221) 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

sehr erfolgreich erwiesen. Die dabei gesammelten Erfahrungen werden zusammen mit den Sachverständigen der FAA im Laufe des Jahres hinsichtlich der ständigen Übernahme des amerikanischen Überwachungssystems in der Bundesrepublik Deutschland ausgewertet.

Die fliegerische Inübunghaltung des fliegerischen Personals des LBA ist durch die Verfügbarkeit eines eigenen zweimotorigen Flugzeugs des LBA sowie – bei größeren Flugzeugmustern – über Verträge mit drei deutschen Luftfahrtunternehmen gesichert.

c) Verbesserung der gesetzlichen Vorschriften.

aa) Zwischenzeitlich sind nachstehende Verordnungen in Kraft getreten:

1. Die Zweite Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (Flug-, Flugdienst- und Ruhezeiten von Besatzungsmitgliedern in Luftfahrtunternehmen und außerhalb von Luftfahrtunternehmen bei berufsmäßiger Betätigung sowie Dienst- und Ruhezeiten von Flugdienstberatern) am 1. Januar 1975 (BGBl I S. 3181 vom 12. November 1974) – zu RndNr. 721, S. 112.

2. Die Erste Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät am 22. März 1975 (Bundesanzeiger Nr. 65 vom 8. April 1975) – zu RndNr. 719, S. 111.

3. Die Verordnung über Luftfahrtpersonal am 1. März 1976 (BGBl. I S. 53 vom 9. Januar 1976) – zu RndNr. 712, S. 110; Nr. 722, S. 112; Nr. 723, S. 112; Nr. 724, S. 112.

bb) Die Zweite Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) befindet sich zur Zeit in der Endabstimmung mit den Bundesländern. Die Verordnung wird außer strengeren Anforderungen an die Eignung des Luftfahrtpersonals und die Klarstellung von Zuständigkeiten bei der Genehmigung von Luftfahrtunternehmen (RndNr. 714 und 715, S. 111) vor allem eine engere Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern bei der Prüfung des Luftfahrtpersonals und bei der Überwachung der von den Ländern genehmigten Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen vorsehen. Zukünftig sollen die Prüfungen für Berufsflugzeugführer 2. Klasse und bestimmte Berechtigungen vom Luftfahrt-Bundesamt unter Beteiligung der Länderluftfahrtbehörden abgenommen werden. Im Rahmen der Aufsicht über die von den Ländern genehmigten Luftfahrtunternehmen und -schulen wird das LBA in regelmäßigen Abständen (alle zwei Jahre) flugbetriebliche Überprüfungen vornehmen (zu RndNr. 735 ff., S. 115).

cc) Eine weitere Überarbeitung der Ersten Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät hinsichtlich der RndNr. 716 ff., S. 111; Nr. 725, S. 112 und

Nr. 726, S. 113 ist wegen vordringlicherer Arbeiten zurückgestellt worden, zumal in den Flugbetriebshandbüchern der Luftfahrtunternehmen entsprechende einheitliche Festlegungen getroffen wurden.

dd) Der Entwurf des Neunten Änderungsgesetzes zum Luftverkehrsgesetz (LuftVG) enthält die empfohlene Erhöhung des Bußgeldrahmens in § 58 LuftVG (RndNr. 732, S. 114). Der Entwurf wird z. Z. zwischen Bund und Ländern abgestimmt.

ee) Die „Technischen Richtlinien" (RndNr. 720, S. 112) haben sich bewährt. Deren Umwandlung in eine Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät ist daher nicht mehr beabsichtigt.

d) Einrichtung einer zentralen Ausbildungsstätte für Flugzeugführer und Fluglehrer (RndNr. 741, S. 116).

Für die Einrichtung einer zentralen Ausbildungsstätte stehen – außer den in der Antwort auf die Kleine Anfrage im Jahre 1974 aufgeführten fortbestehenden Schwierigkeiten – auf absehbare Zeit keine finanziellen Mittel zur Verfügung.

Der mit der Einrichtung der Ausbildungsstätte verfolgte Zweck – verbesserte Ausbildung – wird jedoch über folgende Maßnahmen erreicht:

— Neufassung der Richtlinien für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals, in Kraft getreten am 1. März 1976;

— Bundesseminare für Fluglehrer, deren Besuch durch die Verordnung über Luftfahrtpersonal vorgeschrieben ist;

— Beabsichtigte Beteiligung des LBA an der Fachaufsicht über Luftfahrerschulen, die für die Befähigung zur Durchführung von Flügen nach Instrumentenflugregeln ausbilden.

e) Einrichtung einer dem amerikanischen „National Transportation Safety Board" entsprechenden Behörde (RndNr. 744, S. 117).

Die Prüfung der Frage der Einrichtung einer dem amerikanischen „National Transportation Safety Board" entsprechenden deutschen Behörde hat ergeben, daß die unterschiedlichen Strukturen der verschiedenen Verkehrsarten und unterschiedlichen rechtlichen Gegebenheiten es als nicht zweckmäßig erscheinen lassen, alle auf den verschiedenen Verkehrsgebieten für die Unfalluntersuchung und -verhütung zuständigen Stellen in einer Behörde zusammenzufassen. Darüber hinaus werden die derzeit für diese Aufgaben bestehenden Organisationseinheiten wegen ihrer optimalen fachlichen Einbindung in die Verwaltungen der jeweiligen Verkehrsbereiche, aber auch hinsichtlich ihres Umfanges, als kaum verbesserungsfähig angesehen. Der Gedanke einer übergreifenden Verkehrssicherheitsbehörde wird deshalb und nicht zuletzt aus Kostengründen nicht mehr weiterverfolgt. Auf dem Gebiet der Unfalluntersuchung und Unfallverhütung in der Luftfahrt sind durch personelle und orga-

nisatorische Maßnahmen beim LBA sowie nach Einführung einer elektronischen Datenverarbeitung Verbesserungen eingetreten. Durch Erlaß einer Neufassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die fachliche Untersuchung von Unfällen beim Betrieb von Luftfahrzeugen (Bundesanzeiger Nr. 163 vom 25. August 1960) werden ferner in Kürze

— die fachliche Unabhängigkeit des Untersuchungsreferenten für Luftfahrzeugunfälle beim LBA verstärkt;
— der Untersuchungsreferent der unmittelbaren Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr unterstellt;
— die bei der Unfalluntersuchung anzuwendenden Verfahren verbessert und neuen internationalen Richtlinien und Empfehlungen der ICAO angepaßt; und
— die Vorschriften für die Wiederaufnahme eines bereits abgeschlossenen Untersuchungsverfahrens präzisiert.